昭和48年12月1日発行（毎月1回1日発行）第22巻・第14号 昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号 昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

ワイドカラー
WIDE COLOUR

ユンカース
Ju88

☆特集☆
カメラ訪問——エドワーズ空軍基地
動き出した次期国産旅客機"XY計画"
2ch19用RC練習機——"かかし号"

'73 12
DECEMBER

$3.00

カメラ訪問　エドワーズ空軍基地

Koku-Fan Cameras Visit Edwards AFB.

基地のエプロンで整備中の複座のイーグルTF-15。

〔上・下〕広いエドワーズ基地のエプロンで整備中のF-15。現在エドワーズ基地にはF-15の原型8機が運びこまれてテスト中であり，中央の曳引車でひかれている機体は尾翼に「T1」の記号を書いた複座練習型のTF-15。上の写真では，原型1号機の機首に装着された計測用ブームが映っている。ハンガーから尾部を出しているのは原型7号機。

McDonnel Douglas TF-15 Two-Place Trainer.

〔上・下〕これもこの基地で飛行テストをやっている"インターナショナル・ファイター"F-5Eタイガー II。量産型の1号機で，胴体の機銃はそのままにして，機首をカメラ装備のものにした偵察戦闘型。操縦席部分に移動式の覆いをかけている。

No. 1 production-type of F-5E Tiger II.

〔上・下〕同じくエドワーズ空軍基地ハンガー内のフェアチャイルドA-10A原型1号機。A-9Aとの比較審査テストを終えて整備中。機首に20mm機関砲を装備して射撃テストも行なったが，写真ではそれをはずしている。近く，新しく装備が決まったGE GAU-8A 30mmガトリング機関砲を装備して，ふたたび飛行テストを開始する。

A-10A No.1 prototype is shown at Edwards AFB maintenance shop.

F-4C belongs to Armament Development Test Center.

エドワーズ基地のファントムII。中央の機体はフロリダ州エグリン空軍基地から飛来した兵器開発テストセンターの所属機。

〔上〕前ページと同じくAFSC（空軍技術開発軍団）兵器開発テストセンターの F-4C。胴体のワッペンは同センターのもので，アーマメント・デベロープメント・テスト・センターの文字が見える。〔下〕同じく同基地で飛行テストを行なっている迷彩のRF-4C。

RF-4C of "AD INEXPLORATA"

前ページF-4と同じくエドワーズの実験航空隊でテストされている迷彩のRF-4C。機首のワッペンには「AD INEXPLORATA」の文字が書かれている。

カニングスビイ英空軍基地のファントムII

Phantom FGR Mk2 Fighters at RAF Coningsby.

XV422 E of No.6 Squadron.

第6スコードロンのファントムII（XV422 E）。"第6"は1次大戦で初めて航空観測を行なった部隊。垂直尾翼にその伝統ある"ガナーズ・ストライプ"をつけている。アフリカ戦線で対戦車攻撃に活躍したハリケーン時代を記念する"空飛ぶカン切り"が部隊マ

(Photo: Inter-Air Press)

XV429 "E" of No. 54 Squadron.

第54スコードロンのファントムII。赤とブルーの新しい国籍記章だが、[illegible]とのまま。"第54"はライオンが部隊マークである。リンカンシャー州ボストン近郊のカニングスビイは英空軍ファントム部隊のホームグラウンド。第6、第41、第54の3スコードロンが駐留している。

(Photo : Inter-Air-Press)

XV497 of No. 228 OCU departing Coningsby with reconnaissance pack on center store point.

XV465／G of No. 41 Sqdn. starting climb out from Coningsby.

〔上〕離陸上昇する第41スコードロンのファントムII。"第41"も第1次大戦以来の戦闘機部隊。1972年4月1日に，戦術偵察中隊としてカニングスビイでEMI偵察ポッド装備のファントムIIを受領，再編成されている。国籍記章は旧式のまま。
〔下〕ファントムII 2機の編隊離陸。第228実用転換訓練部隊の所属機。 (Photos; Inter-Air Press)

Two 228 OCU Phantoms just airborne.

Blue & yellow checks and Lion insignia of 54 Squadran.

〔上〕第54スコードロン部隊記号のクローズアップ。黄とブルーのチェックとライオン。"第54"は1969年9月1日にカニングスビイでハンターに代えてファントムIIを受領，1970年1月1日から実用部隊となっている。〔下〕英空軍で最初にファントムIIを装備した第64スコードロンの尾翼マーキング。"第64"は1968年6月にファントム部隊となったが現在は予備役で，第228OCUと平和時のタイトルをつけられている。 (Photo; Inter-Air Press)

Badge of No. 64 Squadron as applied to fin tops of 228 OCU aircraft.

ダイナミック・スナップ集

73年度リノ・エアショー

1973 NATIONAL CHAMPIONSHIP AIR RACE, Reno, Nevata.

ゼッケン33番、ケネス・バーンシュタインのムスタング。

ホーヴィ・キーフが操縦するおなじみのムスタング"ミス・アメリカ"。6位に入賞。

《ぞくぞく登場する
レベルの飛行機》

原料が違う高品質
レベルカラー

ダグラスDC-10-30(KLMオランダ航空)
3基のジェットエンジン、大量輸送時代にそなえて登場した大型中距離旅客機です。
●H-106 1/144スケール 全長37.5㎝ 全幅33㎝ ¥800

ロッキード L-1011 トライスター(TWA航空)
トライスターの内部が細かく再現されたカットモデルです。
●H196 1/144スケール 全長37.5㎝ 全幅33㎝ ¥1,000

中島100式重爆撃機 呑竜
●H-102 1/72スケール 全長23.2㎝ 全幅26.3㎝ ¥600

スキーH-19(救難ヘリコプター)
中型多用途ヘリコプターH-19にフロートをつけ、海難救助に活躍します。
●H-227 1/48スケール
26.4㎝ローター径33㎝ ¥400

中島1式戦闘機 隼
●H-264 1/32スケール 全長28㎝ 全幅33.6㎝ ¥700

●H-191 LUCKY PIERRE
of the LAFAYETTE ESCADRILLE

デゥールスホイール ¥800

●H-192 FLT LFT RIF RAF
and his SPITSFIRE

'74レベルカタログ:
全44頁カラー刷りのデラックス版
● お求めは模型店でどうぞ——1部 ¥200
● 当社へ直接お申し込みの場合は、
¥200+送料¥70を切手でお送りください。

中島夜間戦闘機 月光
●H-105 1/72スケール 全長16.5㎝ 全幅22.8㎝ ¥350

スピードに生命をかけるフライヤーたちが，今年もネバダの砂漠の空をかけめぐった。73年度リノ・エアショー。9月14～16日，3日間の熱狂的な乱舞を伝えるのがこのスナップ。無制限級参加機の第一報である。〔上〕ピットイン。ロイド・ハミルトンのシーフュリイ。〔下〕スタート。満を持してベアキャット，そして2機のムスタング。

カニングスビイ英空軍基地のファントムII

Two 228OCU Phantoms are starting climb out from RAF Coningsby.

リンカンシャー州のボストン近郊にあるカニングスビイ基地は，英空軍のファントム部隊が最初に編成されたところ。現在，第6，41，54の三ツの第一線スコードロンと第228実用転換訓練部隊が本機を装備して駐留している。写真は第228OCUのファントムFGR MK2。この部隊は予備役となった第64スコードロンの仮称である。(Photo，Air-Inter Press)

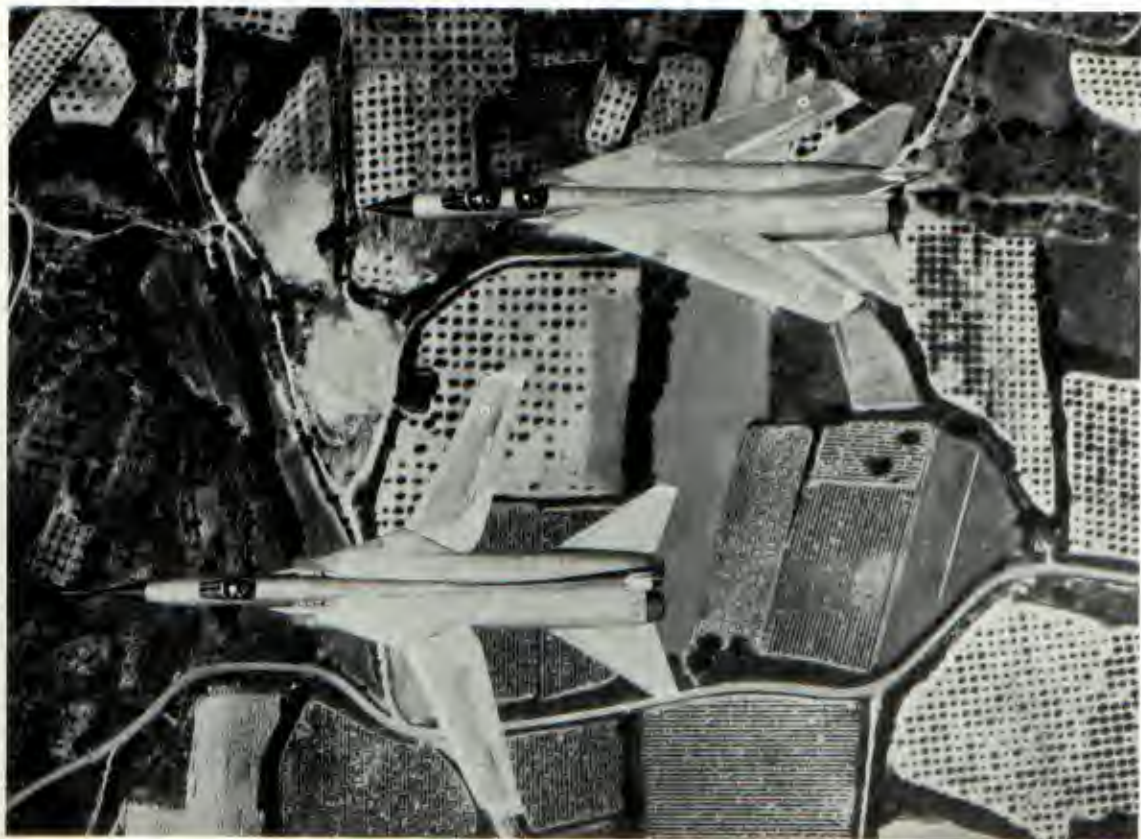
41 Squadron Phantom on the flight line at RAF Coningsby.
Note nose-mounted insignia of 41 Squadron "Double Arm Cross"

前ページと同じくカニングスビイ英空軍基地のファントムFGR MK.2 第41スコードロンの所属機で，先月号表紙と21ページ・カラー写真でごらんのように，"ダブル・アーム・クロス"を部隊記章にして尾部と機首につけている。第41スコードロンは1916年7月に編成され，1次大戦ではSESA，DH6などを装備して闘いぬき，2次大戦ではスピットファイアでダンケルク撤退，"バトル・オブ・ブリテン"，ノルマンディ上陸作戦と主要な戦場にほとんど参加して，かずかずの戦果をあげている。戦後はテンペストMKV，ミーテア，ハンターなどを装備。1970年9月に解隊したが，72年4月にファントム装備の戦術偵察スコードロンとして再編成された。写真では，胴体下に装備したEMI偵察ポッドがよくわかる。

(Photo: Inter-Air Press)

ミラージュG.8研究戦闘機　　Two Mirage G8 in flight of A.M.Dassault Breguet.

可変翼の進攻・制空戦闘機の研究機として試作されたダッソー・ブレゲー　ミラージュG8　これまで単座と複座の試作機2機が造られ，飛行テストがつづけられている。写真はその両機の編隊飛行。下の写真の1機は，主翼をいっぱいに後退している

(Photos Dassault Breguet)

トランザールC. 160とノール262D

Aérospatial Nord 262, Frégate & Transall.

フランス空軍の輸送機2機の編隊飛行。迷彩のトランザールC. 160とノール262Dフレゲート。ノール262は海軍でも軽輸送機として使っている。

ダッソー・ブレゲーのセントクラウド工場で最終組立て中のアルファジェット練習機原型1，2号機。フランス空軍ではマジステールとT-33の代替機として採用を検討している。

Alpha Jet built in St. Cloud plant.

(Photos ; Dassault Breguet)

F-100D (063064) of Texas ANG. Tucson Arizona.

F-100DとF-86H

〔上〕アリゾナ州のツクソン飛行場に駐機するF-100D (063046)。テキサス州空軍の所属機である。主翼に給油ブームを装備しているのに注意。

〔下〕チャイナレイク海軍基地のF-86Hセイバー。海軍の第4実験開発飛行隊(VX-4)の所属機であった機体。
(Photos: C W Mudarado)

F-86H (9113, ex VX5) at NAS China Lake.

TAF-9Jクーガとスーパー・グッピイ

Grumman TAF-9J Couger

〔上〕チャイナレイク海軍基地のTAF-9Jクーガー。今年の5月に同基地で撮影したもので、機首の塗装が面白い。

〔下〕ロングビーチ空港で撮影したエアロスペースライン・スーパーグッピィ。ボーイングC-97を改造したこのグッピイ，貨物室の床面積は1,410平方m。

Aero Spacelines Super Guppy

(Photos : C. W. Moggridge)

"里帰り" した4式戦

Ki84 HAYATE makes call at his old home.

30年ぶりに日本に帰ってきた4式戦疾風。終戦とともにアメリカに運ばれ，各地を転々とし，オンタリオ空港のエド・マロニイ氏の博物館で手厚い扱いをうけていた疾風が，ふたたび故郷に帰ってきた。マロニイ氏からパイ・エア・コーポレーションのライキンス社長の手にわたり，さらに日本オーナーパイロット協会の後関鴎直氏が譲受けることになったもの。アメリカから山下新日本汽船の加賀丸で日本に運ばれ，木更津に陸揚げされた疾風は，入間基地の航空ショーですばらしい飛行ぶりを披露した。10余年前に一度飛行しているが，機体，エンジンともにすべて当時のまま。それが30年たった今日，立派に飛ぶとは正に驚きである。写真は10月2日，陸自木更津基地で整備中のシーン。

初飛行したPS-1の11号機

No. 11 machine of Shinmeiwa PS 1 Flying Boat makes first flight.

9月4日，新明和甲南工場で初飛行したPS-1の11号機。尾翼には51航空隊を示す記号が見えるが，本機は近く大村基地で発足する第32航空隊に編入されることになっている。11号機につづいて，12号機も今年中に初飛行，飛行テストに入る。

(Photo : H. Hamano)

カメラ訪問

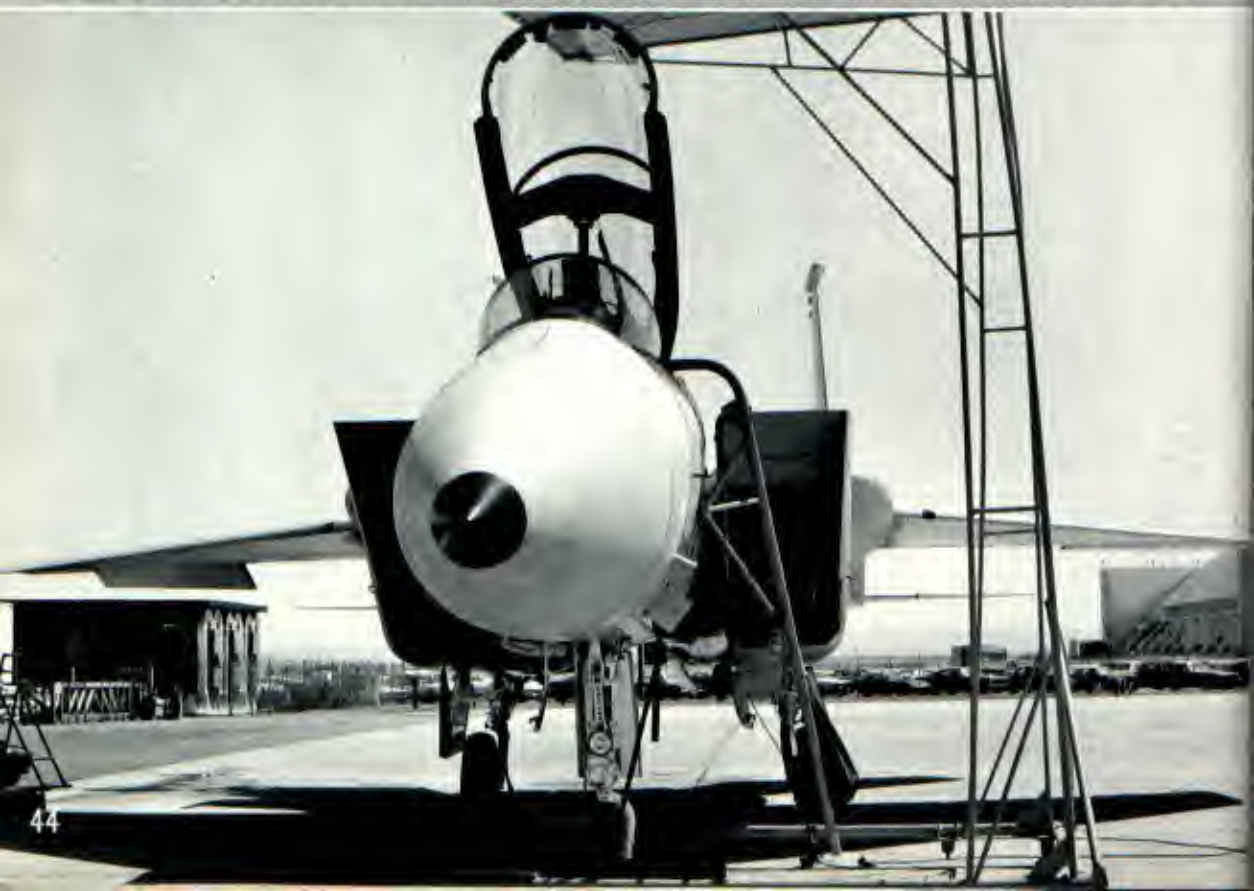
マクダネル・ダグラスF-15イーグルの複座練習型TF-15。

エドワーズ空軍基地

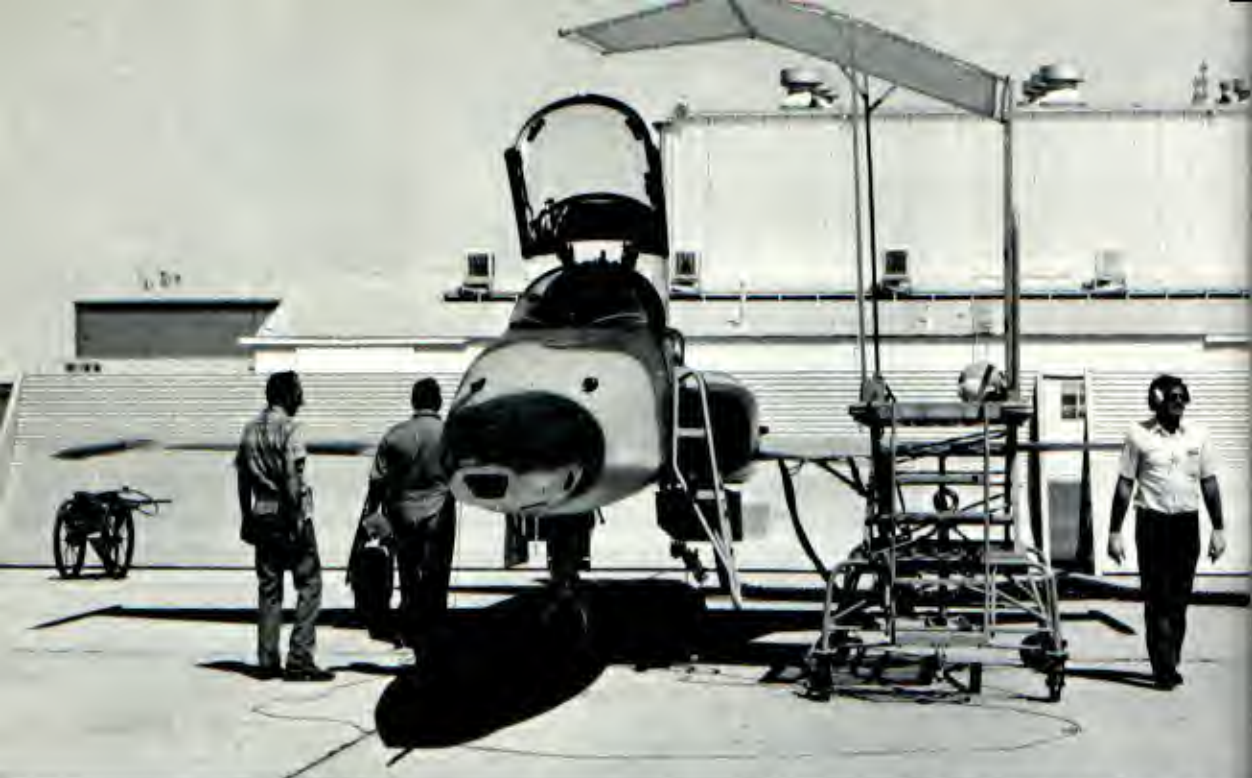
Koku-Fan Cameras Visit Edwards AFB.

Two Seat Trainer TF-15

カリフォルニア州エドワーズ空軍基地のＡＦＳＣ（空軍技術開発軍団）飛行テストセンターで、各種の試験を行なっている米空軍の新型機。このほど訪問した本誌記者撮影によるその近情である。

このページと次ページはイーグル複座練習型ＴＦ-15。Ｆ-15は飛行評価テスト用に20機造られるがそのうち２機は複座のＴＦ-15である。写真はその１機目の機体でＦ-15では通算８号機。すでに60回以上の飛行を終え、200時間近く飛んでいる。

TF-15はタンデム複座の複操縦式となって、風防の後方が、後席の視界のために少しふくらんで長くなっているが、機体の寸度は基本型のF-15と同じものである。写真右中は可変式吸気口のクローズ・アップ。離陸時はランプが下って、吸気口を下向きにかえる。

〔上・左〕F-15の1号機。1号機は飛行操縦性のテスト用で、昨年7月にエドワーズ空軍基地に運び込まれて以来、幾度となくマッハのカベを超えている。写真左は胴体に装備されたスパロー空対空ミサイル。〔下〕ハンガーに頭を突っ込んだF-15の6号機と7号機。6号機は電子機器のテスト用、第7号機は第5号機とともに武装テスト用の機体である。エドワーズ空軍基地に引渡された8機のF-15は、720回も飛んでおり、総飛行時間は約740時間である。

〔上〕後方から見たF-15の1号機。F-15はP&W　F100-PW-100ターボファン・エンジン2基を並列にならべ、乗員席をはさむように前方にダクトをまっすぐにのばしている。双翼形式の垂直尾翼は、わずかに外側に傾斜している。〔左〕前・主脚の降着装置。3車輪とも90度回転させて前方に引込む。四角い断面の吸気口もよくわかる。〔下〕同じく1号機の尾部。水平尾翼は全動式の昇降舵である。

〔上・左〕同じくエドワーズ空軍基地の飛行テストセンターでテストを行なっているノースロップF-5Eの量産1号機。胴体の機銃をそのまま残して、機首をカメラ窓のついた偵察用パックに変えた偵察戦闘型。装備国空軍の迷彩塗装にして飛行テストが行なわれている。

〔下〕テスト中のF-5EタイガーII。インターナショナル・ファイター（海外軍事援助用戦闘機）でMiG-21の対抗機として開発されているタイガーIIは、現在6機がエドワーズ基地に運ばれてテスト中。前身のF-5フリーダムファイターはすでに17カ国の空軍に装備されており、新型のタイガーIIも、各国空軍から450機の引合いが寄せられているといわれ、ノースロップでは約1,000機の需要を見込んでいる。

〔上・右・下〕エドワーズ空軍基地のエプロンに駐機しているF-4CファントムII。この機体はフロリダ州エグリン空軍基地から飛来したもので、同基地の兵器開発テストセンターの所属機。同センターは核武装を除く空軍機のあらゆる武器弾薬——機銃、爆弾、ロケット弾、標的機、ドローンから機上電子妨害装置まで——の研究開発を行なっているところ。エドワーズ空軍基地の飛行テストセンターと同じくシステムズ・コマンド(AFSC)の令下である。

AFSCの司令部はメリーランド州アンドリュース空軍基地にあるが、エドワーズ空軍基地には飛行テストセンターのほか各種の研究施設があり、いろんなテスト機が飛びかっている。

〔下〕上と同じF-4Cでコンプレッサー圧さく空気を調整中。

〔上・左〕同じくエドワーズ空軍基地の飛行テストセンターでテストを行なっているノースロップF-5Eの量産1号機。胴体の機銃をそのまま残して、機首をカメラ窓のついた偵察用パックに変えた偵察戦闘型。装備国空軍の迷彩塗装にして飛行テストが行なわれている。

〔下〕テスト中のF-5EタイガーII。インターナショナル・ファイター（海外軍事援助用戦闘機）でMiG-21の対抗機として開発されているタイガーIIは、現在6機がエドワーズ基地に運ばれてテスト中。前身のF-5フリーダムファイターはすでに17カ国の空軍に装備されており、新型のタイガーIIも、各国空軍から450機の引合いが寄せられているといわれ、ノースロップでは約1,000機の需要を見込んでいる。

〔上・右・下〕エドワーズ空軍基地のエプロンに駐機しているF-4CファントムII。この機体はフロリダ州エグリン空軍基地から飛来したもので、同基地の兵器開発テストセンターの所属機。同センターは核武装を除く空軍機のあらゆる武器弾薬――機銃、爆弾、ロケット弾、標的機、ドローンから機上電子妨害装置まで――の研究開発を行なっているところ。エドワーズ空軍基地の飛行テストセンターと同じくシステムズ・コマンド(AFSC)の令下である。

AFSCの司令部はメリーランド州アンドリュース空軍基地にあるが、エドワーズ空軍基地には飛行テストセンターのほか各種の研究施設があり、いろんなテスト機が飛びかっている。

〔下〕上と同じF-4Cでコンプレッサー圧さく空気を調整中。

このページはノースロップA-9Aを押えて、去る1月に米空軍の次期対地攻撃機（A-X）に選ばれたフェアチャイルドA-10Aの原型1号機。A-9Aとの比較審査は原型2機を使って行なわれたが、原型2号機は現在、同基地にフェアチャイルドが特別に造った建物のなかで静荷重試験が行なわれており、1号機の飛行テストもまもなく再開されることになっている。A-10Aは前期量産型10機とさらに48機の生産が決っている。

A-10Aは双尾翼、後部胴体両側にエンジンを装備した特異な外形の野心作。すでに本誌でも何回かその写真を掲載しているが、こうして近くで細部を見ると、そのざん新さが改めて思い知らされる機体でもある。下の写真で、デンとすえたそのジェネラル・エレクトリックTF34-GE-2エンジン2基のナセルが、目だまのように奇ばつに見える。〔右〕機関砲弾の比較。左端がA-10Aに装備される30mm砲弾、二つが20mm、三つ目は13mmである。

〔左〕A-10Aの射撃テストに使われた20mm機関砲。A-10Aは30mmのガトリング砲を積むが、この機関砲も競争試作で、ジェネラル・エレクトリックGAU-8Aがフィルコ・フォード製を押えてA-10Aに装備されることになった。GAU-8Aは86インチ砲身7本を束ねたガトリング砲。1発1ポンドの重さで搭載総重量1,350ポンド。1,000ヤードで3インチの鉄鋼板を貫く威力があり発射速度は毎分2,000発と4,000発の2種類。

特別レポート

リノのエアレース

Highlight of National Championship Air Races, Reno, Nevada.

去る9月14、15、16の3日間、ネバダ州リノで開かれたスピードとスリルの祭典「ナショナル・チャンピオンシップ・エアレース」の第一報。本誌特派記者撮影による無制限級競技の迫真のスナップである。〔上〕ゼッケン24番、バット・ファウンテン操縦のベアキャット。本機は7位であったが、レシプロ機のスピードの限界にいどむベアキャット、優勝は同型機であった。〔下〕ジョン・ライトが操縦するP-51ムスタング。"ロト・フィニッシュ"のニックネームをつけた本機は前年度の優勝機。今回は3位に終った。風防を開いてピット・イン。無制限級の参加機は約20機。13機が予選を通過して、1、4位がベアキャット、2、3、5位をムスタングが占めた。

(Photos by T. Fukatsu)

〔上〕ゼッケン9番はジョン・クロッカーのP-51ムスタング。本機も入賞を逸したが、軽快なムスタングの飛行を満喫させた。左にバンクしてパイロンに向う。
〔下〕ロイド・ハミルトンが操縦するゼッケン16番のシーフュリイ。塗装も現役当時のものにして出場。残念ながら等外。熱戦の結果、無制限級は次の順位となった。優勝ゼッケン77番ベアキャット（ライク・シエルトン）、2位69番ムスタング（ソロフォード・カミンス）、3位、"ロト・フイニッシュ"機、4位4番ベアキャット（ジョン・スリッカー）。

〔上〕ケネス・バーンシュタインが操縦するP-51ムスタング。これも入賞しなかったが、カラー・ページでごらんのように、色彩ゆたか。その派手な塗装は人目をひいた。

〔下〕同じくP-51で、操縦するのはルロイ・ペンホール。これも残念ながら等外。5位以下の順位は、次の各機であった。5位11番P-51ムスタング（ホーウイ・キーフ）、6位97番ムスタング（ロバート・ラブ）、7位24番ベァキャット（バッド・ファウンテン）。

'73国際航空宇宙ショー開かる

1973国際航空宇宙ショーが航空自衛隊入間基地で開幕した。1966年の第1回、68年の第2回ショーは同じく入間基地で開かれ、70年に名古屋空港で開かれた第3回ショーにつづいて今回は4回目。10月5日から11日までの1週間、8カ国の150社が参加出場しての華やかなショーであった。

〔左上・中〕ソ連から初参加の大型4発ジェット輸送機イリューシンIℓ-76。

1973 Japan International Aerospace Show at JASD Iruma base.

〔左下〕グラマンE-2Bホークアイ。空母ミッドウェイから会場にかけつけたもので、第5空母攻撃航空団の第115 早期警戒飛行隊（VAW-115）所属機。〔上〕イギリスから初参加のホーカーシドレー・ニムロッド。〔右・下〕里帰りした4式戦“疾風”。アメリカのパイ・エア・コーポレーショーからオーナパイロット協会の復間盛直氏が購入したもの。飛行第11戦隊第1中隊のマークで、すばらしい飛行も見せた。

フォート ニュース

〔上〕ソ連のベア哨戒機を"迎撃"したAV-8Aハリアー。米海兵隊の最初のハリアー部隊、第513海兵攻撃飛行隊の所属機で、このほど大西洋で訓練中の空母グアムから発進したもの。

〔左〕"世界最小のジェット機"ベデBD-5J。本機は全幅17フィート、全長1
.3フィートで1人乗り、推力200ポンドのターピン・エンジンTRS-18を装備しており、このほど初飛行。カンサス州ニュートンのベデ航空機会社からキットとして25,000ドルの価格で売り出されることになっている。

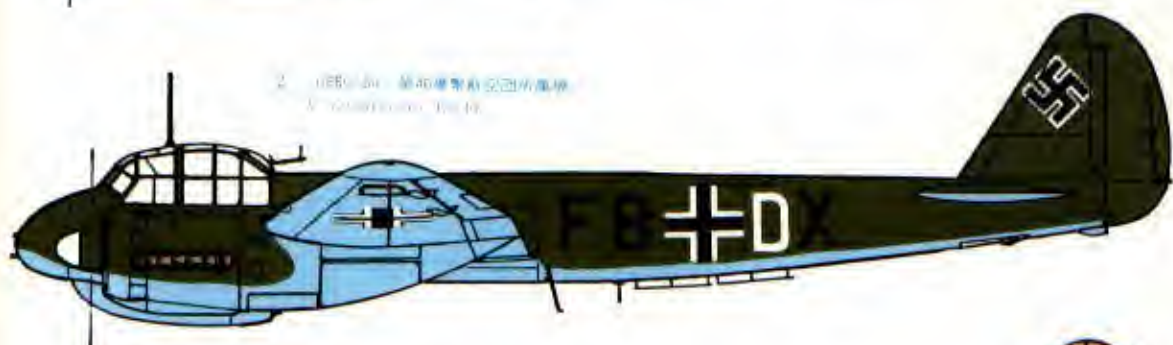
〔左ページ下〕ロングビーチのマクダネル・ダグラス工場で完成したルフトハンザ向けのＤＣ-10　１番機。11月中頃にルフトハンザに引渡され、来年１月から南回りヨーロッパ路線に就役する。同航空が発注しているＤＣ-10は９機で、1965年までに全機が納入される。

〔上〕日本航空に納入されたボーイング747ＳＲの1番機。５機発注しているうちの１番機で、このほど東京国際空港に到着、10月７日から東京－沖縄線に就航する。残り４機は来年３月までに全機納入されることになっている。

〔右上・右下〕救援物資の輸送に活躍するＣ-130ハーキュリーズ。右上はベルギー空軍の所属機で、去る５月以来、かんばつに苦しむ北アフリカに食糧を空輸したり同地での救援活動に動員されている。右下は同じく北アフリカ救援に出動した英空軍のハーキュリーズ。ベルギー空軍は５機、英空軍は２機のハーキュリーズをこの任務に投入した。

スナップ だより

〔上〕名古屋の小牧基地では連日のようにF-4JファントムIIの飛行テストがつづけられている。写真はこのほど新しく飛行テストを開始した22号機。9月15日の撮影である（大阪市・森正則）。

〔上〕厚木基地に着陸する米海軍のA-4Eスカイホーク。第5混成飛行隊（VC-5）の所属機で、胴体パイロンにデルマー・ターゲットを装備している（三鷹市・徳永克彦）。〔下〕9月11日に東京国際空港に飛来した中国民航（CAAC）のHS.121トライデント。中華人民共和国の経済貿易友好訪日代表団一行を乗せて来日したもの（武蔵野市・井上哲雄）。

ハインケル　He111H爆撃機

Heinkel He111H

He111H-6　ルフトバッフェのエレガントな爆撃機ハインケルHe111。1935年のデビューで，大戦後半でふるわなかったが，緒戦の頃はまだ一流の実力を持っていた。改造をつづけ，終戦まで量産されている。写真上は出撃するHe111H-6。He111はH型になって防御火器を大幅に強化した。H-6はH-3につづく量産型で，1941年末から生産が開始されている。

He111H-16.

〔下〕He111H-16。H-16はH-3，H-6につづいてHシリーズの三つ目の標準量産型。飛行計器類を新しくし，前方視界のために透明風防を多くするなどの改造をしている。この型ではさらに武装の強化をはかり，胴体下面に遠隔操作の7.9㎜機銃を装備したゴンドラを新設した。

ハインケルHe111爆撃機

Heinkel He-111 Bomber

戦後米軍に押収されたハインケルHe-111H爆撃機。操縦席，胴体下のゴンドラとも武装はすべてはずされている。(USAF Photo)

He111H-2.

（上）He111H-2。H-2はHシリーズの最初の量産型H-1の武装を強化したもの。第2次大戦がぼっ発したとき，He111の生産はH-1からちょうどこのH-2に移る段階であった。

（下）He111H-6。胴体下にLTF5b魚雷2発を装備している。第26爆撃航空団第I連隊（I/KG.26）の所属機と思われる。同連隊の派遣部隊の各機は，1942年4月，ノルウェー北西沿岸のバナク飛行場に前進，6月から9月にかけて連合軍の輸送船団攻撃に活躍している。

He111H-6 with two LTF5b torpedos.

〔上〕連合軍に押収され，アメリカでテストされたHe111Hの1機，カラー・ページと同じ機体である。塗装は一部を残して塗りかえられ，機首，背部，胴体下ゴンドラの機銃など武装はすべてとりさられている。

〔下〕双発単座のジェット戦闘機ハインケルHe280のエンジンテスト・ベッドとなったHe111。胴体下に同機に装備されるHeS8Aジェット・エンジン（推力600kg）がつるされている。

He111 with HeS8A engine.

アラドAr234ジェット爆撃機

Arado 234 Jet Propelled Medium Bamber.

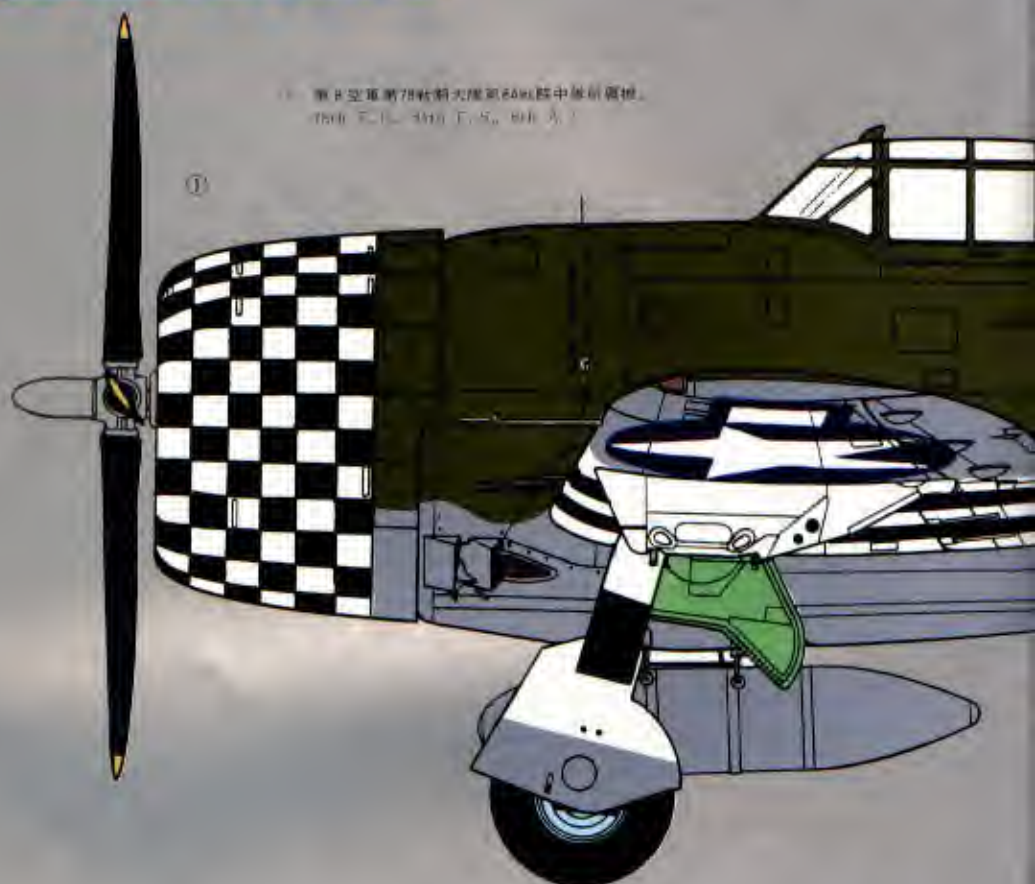
戦後米国に運ばれたアラドAr234B-2ジェット爆撃機。塗装は新しく塗りかえられたものらしく、尾翼には外国の捕獲機を示すFE1010の記号が書かれている。操縦席の上に突き出ているのはペリスコープ式照準器。(USAF Photo)

アラドAr234ジェット爆撃機

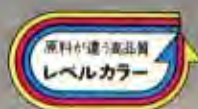
〔上・下〕爆撃で破壊されたハンガーのなかにとり残されたアラドAr234B“ブリッツ”（電光）ジェット爆撃機。本機は2次大戦で実用化された唯一のジェット爆撃機。本機の試験飛行が開始されたのは大戦後半の1943年6月。爆弾を最大1,500kgまで積める写真のB型が戦線に投入されたのは1944年に入ってからで，戦況の大勢はいかんともなしがたかったが，西部戦線で高速を生かして偵察・爆撃に活躍，連合軍側にひとあわふかせている。

Arado 234 Jet Propelled Bomber.

写真上では，Ar234Bの後方にJu88-7も映っている。このAr234は，このまま連合軍に押収され，復元されて各種のテストが行なわれている。カラー・ページのAr234もこれと同じ機体と思われる。

① 第8空軍第78戦闘大隊第84戦闘中隊所属機。
(78th F.G., 84th F.S., 8th A.F.)

② 第8空軍第352戦闘大隊第487戦闘中隊所属機。
352nd F.G., 487th F.S., 8th A.F.

③ 第9空軍第365戦闘大隊第386戦闘中隊所属機。
365th F.G., 386th F.S., 9th A.F.

ハイモデリングのための
レベル資料集

リパブリックP-47D-22-RE

REPUBLIC P-47D-22-RE THUNDERBOLT

☆キット紹介☆

以前レベルから1/32 P-47D水滴キャノピの後期型

☆キット紹介☆

以前レベルから1/32のP-47D水滴キャノピの後期型キットが発売されていたが、今回レザーバックのP-47D-22-RE前期型キットが新発売された。

高忠実度のエンジンやコクピットを内蔵しているデラックス版で、アクセサリーも両翼に爆弾を装備し、胴体下に増槽1個をもつという豪華さである。デカールは本誌のワイドカラーでおなじみの第8空軍フランクW.クリブ機で、大きいインデアン・マークがカウリングに記入されている機体のものと、図②に示すモーレツ・レスラー？のボインちゃんマーク付のもの2種が付属、例によって大型カラープロフィルがついている。

☆塗装について☆

図① 第8空軍第78戦闘大隊第84戦闘中隊所属機で、塗装は上・側面がオリーブドラブ⑬、下面はニュートラルグレー⑰、カウリングが白と黒㉝のチェッカーとなっていて、胴体と主翼の上下面に白と黒のインベイジョン・ストライプスがある。国籍マークは主翼下面の両方にあって、いずれもオーバーサイズのものがついている。

図② 第8空軍第352戦闘大隊第487戦闘中隊所属機で、キットに附属デカールがついている。塗装は上・側面がオリーブドラブ、下面ニュートラルグレー。垂直尾翼と水平尾翼の上下面に白の帯があり、カウリング前部も白つや消し。翼下面には左右にオーバーサイズの国籍マークがある。

図③ 第9空軍第358戦闘大隊第366戦闘中隊所属機。尾部全体がオレンジイエロー(58)+③で、塗装はオリーブドラブとニュートラルグレーの標準塗装となっており、翼下面の国籍マークは左右にあり、標準サイズのものになっている。電光マークもオレンヂイエローである。

図④ 第15空軍第325戦闘大隊第319戦闘中隊の大隊長機で、オリーブドラブとニュートラルグレーの標準塗装であるが、垂直尾翼と水平尾翼はクロームイエロー④+(58)と黒㉝のチェッカーとなっている。主翼の国籍マークは左翼上と右翼下に標準サイズのものがついている。

図⑤ 第8空軍第56戦闘大隊第62戦闘中隊の所属機で、全面ニュートラルグレー、上・側面にオリーブドラブの迷彩がある。方向舵は、クロームイエロー(58)+④、主翼下面の左右にオーバーサイズの国籍マーク付きとなっている。

〈イラストと解説・槙本喜久男〉

［訂正］ 11月号「隼」の第3図のスピナが黒で、**第1図**のスピナが茶に印刷されていましたが、ミスプリントによるもので、暗赤褐色が正と訂正いたしておきます。

⬅P-47D-11-RE. 78th Fighter Group, 84th Fighter Squadron, 8th A. F.
⬆P-47D-2-RE. 56th Fighter Group, 62nd Fighter Squadron 8th A. F.

⬅第８空軍第78戦闘大隊第84戦闘中隊のP-47D 連合軍が一大反撃を開始したノルマンディ上陸作戦，そのDデイ・マーキングにした機体．主翼下のパイロンも白のストライプスに塗っている

⬆第８空軍第56戦闘大隊第62戦闘中隊所属のP-47D。機首の白帯はFw190との識別のために塗られたもの。

KIT :
Revell recently placed on sale an earlier version Republic P-47D-22-RE Thunderbolt, in reply to an ardent request from world aircraft model kit fans, who have enjoyed the latter version water-drop canopy 1/32 scale P-47D from Revell. Revell is always serves faithfully to world customers' request. The new P-47D-22-RE model is equipped with "high-fidelity" engine and cockpit, and bombs under both wings. Under the fuselage is fixed one drop tank. Attached decals include a big "Indian" marking of the 8th Air Force's Frank W. Kibbe to be placed on the cowling, and a "curvaceous beauty" marking as shown in Fig. 2. A large color profile is also of help in enjoying this Revell-unique earlier version of the Thunderbolt.

PAINTING :
Fig. 1. This is the P-47D of the 84th Fighter Squadron of the 78th Fighter Wing, 8th Air Force. The upper surfaces and sides of the fuselage are Revell Color (RC), 12, olive drab, while the undersurfaces are RC-13, neutral gray. The cowling is checkered with white and RC-33, black. White and black invasion stripes are on the fuselage and both surfaces of the main wings. Large sized national insignia is on the undersurfaces of both wings.
Fig. 2. This belonged to the 487th Fighter Squadron, 352nd Fighter Wing, 8th Air Force. The kit has the decal of this unit. The fuselage top and sides are olive drab, while the lower surfaces are neutral gray. The elevator and stabilizer have a white belt on both upper and lower surfaces. The front part of cowling is nonglare white. National insignia is undersurfaces of both wings.
Fig. 3. This is the Thunderbolt of the 366th Fighter Squadron, 358th Fighter Wing, 9th Air Force. The tail is totally RC-58 plus 3, orange-yellow. This is the standard paint of olive drab and neutral gray. National insignia, standard size, is on both wing undersurfaces. The lightning marking is orange-yellow.
Fig. 4. This is the Commander's plane of the 319th Fighter Squadron, 325th Fighter Wing, 15th Air Force. Standard paint of olive drab and neutral gray, with a checker-pattern of RC-4 plus 58 chrome-yellow and RC-33, black on the elevator and stabilizer. On the upper surface of the left wing and on the undersurface of the right wing are national insignia of standard size.
Fig. 5. The Thunderbolt of the 62nd Fighter Squadron, 56th Fighter Wing, 8th Air Force. Overall neutral gray, with olive drab camouflage on the top and sides of the fuselage. The rudder is RC-58 plus 4, chrome-yellow. The size of national insignia on the undersurfaces of main wings is a little larger than the standard size.

(Drawing and Commentary by Kikuo Hashimoto)

(**Correction :** The spinner of the "Hayabusa" as shown in Figs. 1 and 3, November issue of the Koku Fan should be dark red-brown.)

現存するP-47D サンダーボルト。イリノイ州グレンビュー海軍基地で開かれた飛行ショーに参加した1機。(Photo by M. C. Graham)

ユンカース　Ju88A

JUNKERS JU 88A BLITZ BIRD

機首に“エーデルワイス”のマークをつけた第51爆撃航空団（KG51）のJu88A-1。

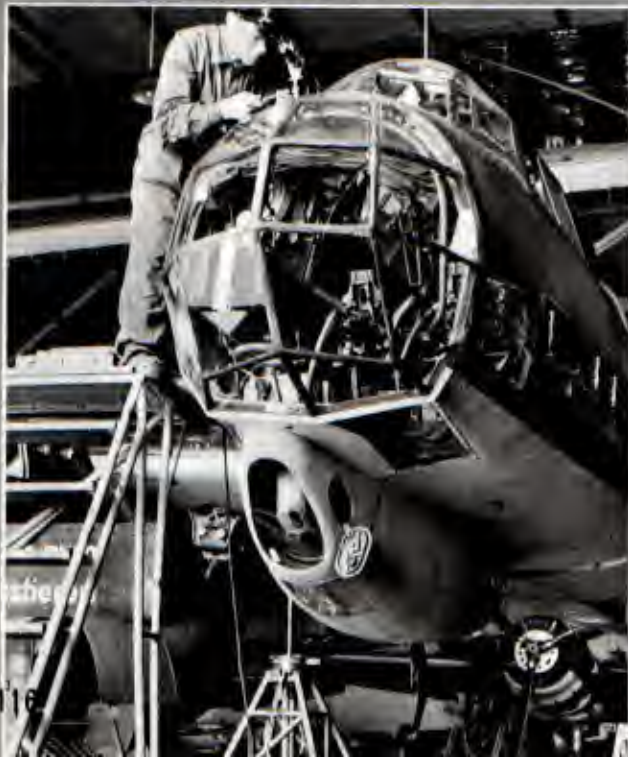
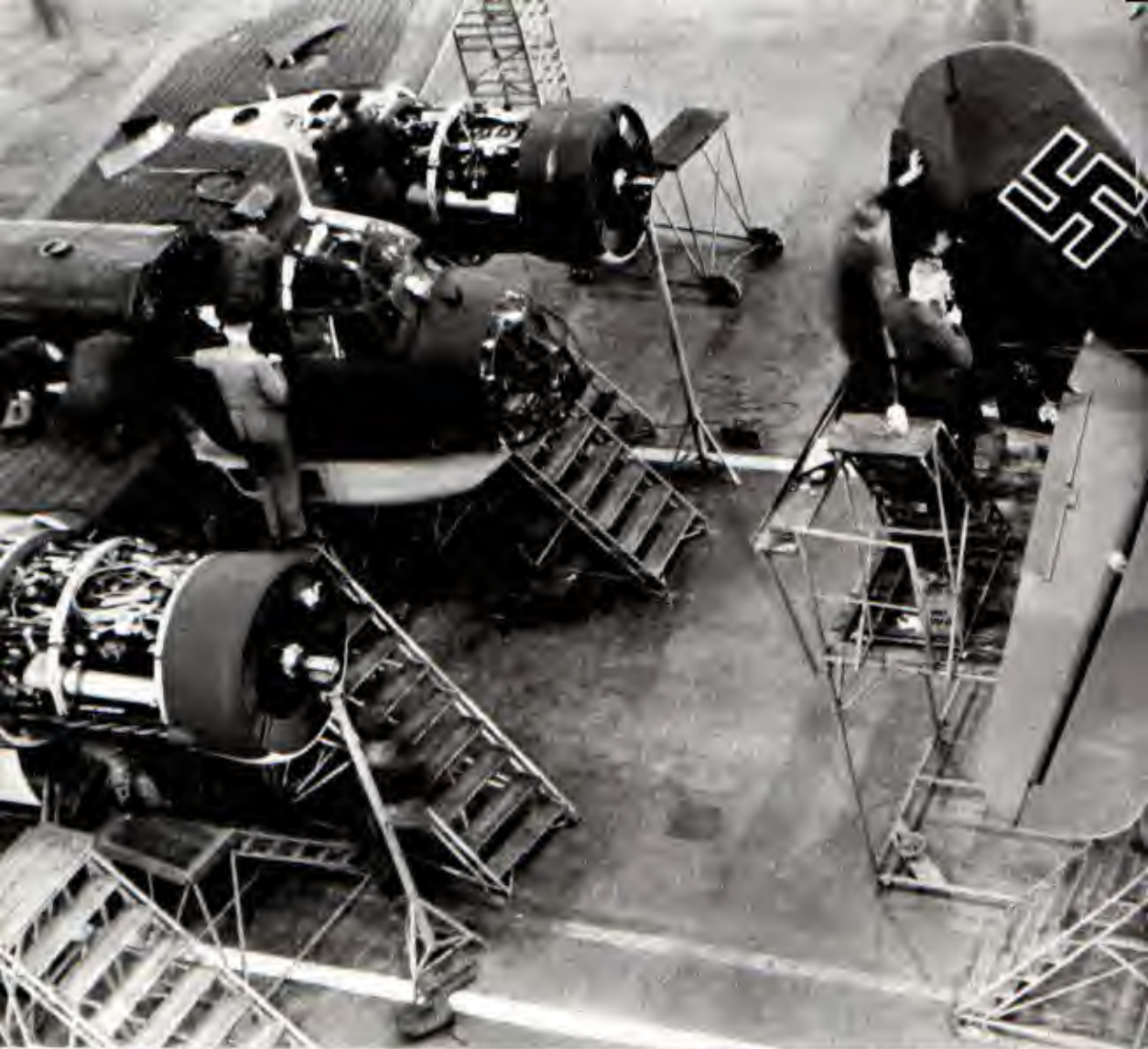
双発の"ブリッツ・バード"(雷撃の鳥)ユンカースJu88。本命は高速爆撃だが偵察、夜間戦闘にも活躍した万能機。15,000機とドイツの大戦機ではBf109、Fw190に次ぐ量産機数で、バリエーションの多いことはナンバー・ワン。今回は最初の量産型Ju88Aを選んでご紹介することにしよう。未公開の鮮明な写真ばかりで、機体各部を細かく観察することができる。

〔上〕生産中のJu88A。A型の生産は1938年初めから開始され、翌39年春には10機の前期量産型Ju88A-0が完成。同年末までに60機のA-1が引渡されている。A-1はユモ211B-1エンジン（1,200HP）装備。39年4月26日に、第30爆撃航空団（KG30）に装備されて初出撃している。

〔左下〕第30爆撃航空団第1連隊（I./KG30）所属のJu88A-1。最初にJu88を装備したKG30“アドラー”航空団は、もっとも名高いJu88部隊。A型の各バリエーションおよび後期のJu88を装備して、欧州戦線全域で大戦末期まで活躍している。写真ではコクピット乗員席の配置がよくわかる。前方左側がパイロット。その右隣りに一段と低く爆撃兼射手が坐り、後方うしろ向き右側の高い席は無線兼後方機銃射手、その左隣りの低い席は腹部ゴンドラの射手席であった。A-1は当初、コクピット前後方とゴンドラに各1挺ずつ計3挺の7.9mmMG15機銃であったが、のちに写真のようにコクピット後方を2挺に強化している。〔上・下〕ともに第一線のJu88A-1。エンジン・ナセル内側の両主翼下には片側2個所の爆弾架があり、各1,102ポンドの爆弾を吊すことができた。下の機体の部隊マークは不明である。

〔上〕出撃するＪu88Ａ-１。胴体の記号からロシア、シシリー、西部戦線を転戦した第76爆撃航空団（ＫＧ76）所属機と思われる。尾翼マークを消し、記号を書きなおしているのは何のためか不明。

〔下〕1940年末から生産に入ったＪu88Ａ-４。Ａ-0とＡ-1は1939年９月に戦場に投入され、北海の艦船攻撃、スコットランド東海岸要地の攻撃に出撃したが、その戦訓にもとずいて改良されることになったがＡ-４。-1のユモ211B-1をより強力なユモ211J-1（離昇出力1,340HP）に換装、翼面積を増やすため主翼を６フィート延長、武装を増強し、防弾を強化、降着装置を補強するなど改造をしている。爆弾搭載量も5,510ℓb (2,499kg)から6,614ℓ。（2,999kg）に増えている。

〔上〕Ju88Aの機首右下面ゴンドラのクローズアップ。ここの装備機銃は、A-1では7.9mmMG15旋回機銃1挺であったが、A-4で7.9mmMG81　2挺または13mmMG131機銃1挺にかわった。〔下〕乗員はこのゴンドラの後部を開き、タラップをおろして乗り降りした。主翼下の爆弾架には、長距離出撃の場合は通常220ℓb爆弾2発、短距離出撃では550ℓb爆弾2発または1,102ℓb爆弾2発を吊すこともあった。写真の機体は第51爆撃航空団（KG51）所属のA-1。

〔上・左〕Ju88の最組立てショップ。Ju88の生産にはユンカースの各工場のほか自動車のフォルクスワーゲン工場、ドニルエ、ハインケル、アラド、ヘンシェルなどの各工場も動員され1939年中に110機のJu88Aがドイツ空軍に納入されている。つづいて1940年には夜戦型、偵察型を含めて2,184機、1941年には2,819機のJu88が引渡された。

生産中の機体は、Ju88A-1の胴体に、翼端を延長したA-4用の主翼をつけたJu88-5と思われる。-5は"バトル・オブ・ブリテン"開始の頃に戦場にデビューした。

〔上〕完成したばかりのＪu88Ａ-5。テスト飛行にそなえて整備中のシーン。エンジン・ナセル前面のオイル・クーラー、環状ラジエター吸気口までよくわかる鮮明な写真である。Ａ-5では-4と同じように降着装置を強化し、エンジン・ナセル外翼の下面に 550ℓｂの爆弾架二つを追加装備するなどの改造をしている。

〔左〕115ページと同じく、機首下面ゴンドラのクローズ・アップ。その左横の爆弾架もよくわかる。

〔上〕整備中の第54爆撃航空団（ＫＧ54）のＪu88Ａ-5。ＫＧ54は“ターテンコプフ”（どくろ）を旗じるしとした部隊。1940年８月にＪu88を装備、そのぶきみなマークをつけて、“バトル・オブ・ブリテン”に参加、のちにロシア戦線、地中海方面に転じ、1944年からは秋に解隊されるまで、英本土への夜間攻撃に専念した。〔下〕離陸するＪu88Ａ-5。東部戦線で使われた機体で、泥ねいと雪、草木に合わしせて独とくの迷彩とした。

未発表陸軍機写真集

Ki 46II of No.55 SENTAI at Manchoukuo

末発表陸軍機写真集……今回はマーキングに焦点をしぼって特集しました。

〔上〕独立第55中隊の100式司令部偵察機2型。昭和17年9月に満州の新京で編成された独立第55中隊は97式偵と100式司偵をもって、中国全土の戦略偵察に活躍している。尾部のマークは白い桜の花びらに赤いふち、うすくなってはっきりしないが、黄色の斜線もついている。写真は満州の基地での撮影である。

〔下〕飛行第5戦隊の2式複座戦闘機屠龍。同戦隊は小牧、満州を基地に本土防空に活躍。尾翼の白いマークは数字の五を図案化したものである。

Ki45kai TORYU of No.5 SENTAI (Fighter Group).

Ki48 II of No. 90 SENTAI.

〔上〕飛行第90戦隊の99式双発軽爆撃機2型。昭和13年8月に大陸で飛行第9大隊を改編して発足した飛行第90戦隊は、新機種99双軽をもって太平洋戦に出動、マレー、スマトラ、ジャワ作戦に参加している。尾翼のマークは90の数字を図案化したもので、第1中隊が白、第2中隊は黄、第3中隊は赤であった。

〔下〕京浜の防空に活躍した飛行第53戦隊の2式複座戦闘機屠龍。B-29への体当り特攻部隊震天制空隊に編入された1機で、胴体に「かぶら矢」のマークを画いている。マークの矢じりは尖ったものになっているが、双またのいわゆる「かぶと矢」のものにしたのもあった。

Ki45Kai TORYU of No.53 SENTAI, SHINTEN-SEIKU Special Attack Unit.

Ki36 of No.8 CHOKYO(Direct Co-operation) CHUTAI (Squadron).

〔上〕第8直協飛行隊の98式直接協同偵察機。第8直協飛行隊は昭和16年に西部軍傘下に編成され、のちに第44独立飛行中隊に改称されている。装備機の98直協は、全面明灰緑色で、尾部に8とヒの文字を図案化した白いマークをつけていた。

〔下〕119ページ上と同じく独立飛行第55中隊の所属と思われる1式双発高等練習機。なお、同じように満洲で編成され、仏印からスマトラ、ジャワ方面で活躍した独立飛行第50中隊も、同じく赤ふちつきの白い桜の花びらを部隊マークとしていたが、斜線は白線であった。この写真ではどちらともとれるが、斜線は花びらよりもやや濃く、黄色と思われる。

Ki54 of No.55 Independent CHUTAI.

これらの日本機はどうなったか〈3〉

What Happened to Those Japanese Planes?

Nakajima Ki43II HAYABUSA Otsu, exibited indoors at Park Ridge before the Korean War.

〔前ページ〕終戦とともに武装解除、一堂に集められた日本陸軍機。このなかの一部はアメリカに運ばれたが、ほとんどが焼却された。中央に試作迎撃戦闘機キ109、その後方に100式輸送機とキ74試作遠距離爆撃機、左手に97式重爆2型、右端に4式重爆飛龍が映っている。

〔上〕アメリカに運ばれた1式戦隼2型乙。朝鮮戦争ぼっ発前の撮影で、パークリジで公開されたときのもの。右後方に4式戦疾風が見える。隼は現在EAA博物館に保管されており、疾風は今回日本に里帰りし、入間基地のショーに展示された機体と思われる。

〔下〕アメリカのノーフォーク海軍基地に運ばれた水上偵察機瑞雲。1947年5月の撮影。同機はのちにロングアイランドのフロイドベネット飛行場に運ばれ、しばらく展示されていたが、スクラップにされてしまったという。

Aichi E16A1 ZUIUN Reconnaissance Seaplane at NAS Norfolk, May 1947.

フェアリー　バラクーダ　②

FAIREY BARRACUDA

2次大戦機アルバム

前号につづいて英海軍航空隊の艦上雷／爆撃機バラクーダ。〔上〕1940年12月に初飛行した原型1号機（P1767）。水平尾翼を高い位置に改造したのちのスナップ。原型1号機は41年5月中ごろから空母ビクトリアスで艦上テストが行なわれ、10月にはボスコムダウンの実験航空隊に移されて操縦試験が行なわれたが、予期せぬ改修などで手間どり、テストが完了したのは翌42年の2月。機体各部を補強、所定外の装備品を搭載した結果、重量が過大となり、水平速度や上昇率、離着陸性能などが計画よりも大幅に低下し、重量削減はその後バラクーダの大きな課題となった。なおバラクーダのエンジン排気装置は、当初は上の写真のように、排煙や焔がパイロットの視界を妨げるのを防ぐため、排気口に導管のカバーをかけて機首下方に放出するようにしていたが、過熱して火災の危険があったので、のちの機体ではこれを廃止している。

〔上・下〕着艦するバラクーダMk.II。ヤングマン・フラップが、ダイブ・ブレーキの場合とは逆に、前縁を上に、後縁を下にしていっぱいにおろされている。高翼の主翼内に車輪を収納するための複雑な主脚引込み機構がよくわかる。支柱をできるだけ短かくし、しかも左右間隔をできるだけ広くするように工夫されたもので、支柱は胴体内に引込むビームに固定されている。

〔下〕ブラックバーン製のバラクーダMk.II（MX613）の1機。胴体下に装備しているのは救命用筏のセット。後部胴体の上から下に斜めに走る白線は、機を艦上に固縛するためのワイアーで、飛行中はパッチで胴体に張りつけられていた。主翼下面に垂れ下って見えるV字形の金具も、機体を繋留するためのものである。

エアラインの翼

SABENA ベルギー航空 ④

1923年5月23日に正式に発足することになったSABENA（サベナ）は、イギリスとの新聞輸送、ロッテルダム、ブラッセル間の貨物輸送につづいて、翌24年7月からは乗客輸送の定期便の運航を開始、新機種の導入にも努めた。写真は1931年に装備された3発のウェストランド・ウェセックス（上）とフォッカーF・7。このころの輸送機は安全性のために3発機が流行で、SABENAでもハンドレページW8Fの3発型につづいて、ウェセックス、フォッカーF・7、ユンカースJu52、サボイアマルケッティS-73、S-83と、世紀の名機DC-3の出現まで、3発機が主力であった。

左は1935年から開設されたベルギーとザイル間の路線に投入されたフォッカーF.VIIの1機。サハラ砂漠の真中で給油中のシーンで、ハンド・ポンプで送油しているのどかなひとこま。

(上)英空軍の万能機デハビランド・モスキート、このコーナには、同じ双発のブリストル・ボーファイター、4発のアブロ・ランカスターの大型機、ウエストランド・ベルビデァ、ホバーフライなどのヘリコプタも並べられている。

(上) 2次大戦機のホーカー・タイフーン。左側にテンペスト・右側にP・1127が見える。〔下〕二つめのスピットファイアMK・24,後方にイングリッシュ・エレクトリック・キャンベラ、グロスター・ミーテアも並んでいる。

〔上・右〕ハリアーの前身であるＶＴＯＬ実験機Ｐ．1127．〔下〕同じくジェット機のホーカー・ハンター。

127 ページにつづいてメイン・ホールの展示機は、ボーファイター、モスキート、ホバーフライ、ホーカー・シーフュリイ、ホーカーのハインド、ハート、シグネット、Ｐ．1127、タイフーン、テンペスト、ハリケーン、ハンター、ウェストランド・ライサンダー、スピット２機、キャンベラ、グロスター・ミーティア、Ｅ．Ｅライトニング、ビッカース・ビミィ、アブロ504Ｋ、ＳＥ５ａそれにモラーンソルニエの胴体部分である。

〔左下・上・下〕実戦部隊に配備されたバラクーダMk.II。Mk.IIは1944年1月までに135機が第一線配備について、TBR（雷撃／爆撃／偵察）連隊（ウイング）6個連隊を編成、同年2月から翌45年2月にかけて、ノルウェー沿岸のドイツ艦艇撃滅に活躍している。

写真上は第814スコードロンの所属機。バラクーダの乗員は3人。中央の観測員席は床の上にあり、上方の風防のほか主翼付根の下方に張り出している窓から観測した。艦船探知用のASV IINレーダを搭載しており、左下写真でよくわかるように、両翼上にその特徴ある“ヤギ”アンテナを立てていた。写真下では1,620ポンドのMk.12B魚雷を装備して飛行中。この魚雷は時速約320kmで発射した。発射後海面への進入角を保つために、尾部にごらんのような大きな木製の舵をつけていた。